Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1690

14. 06. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/1492 —

Interpretation des § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

In § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes finden sich Bestimmungen zur Stillegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen. In § 11 Abs. 1 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist unter anderem festgelegt: „... Dabei hat es (das Eisenbahninfrastrukturunternehmen) darzulegen, daß ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind ...".

Die „in diesem Bereich üblichen Bedingungen" werden im Allgemeinen Eisenbahngesetz nicht näher erläutert.

1. Existieren juristische Kommentierungen zu diesem Gesetz, das im Zuge der Bahnstrukturreform zum 1. Januar 1994 in Kraft trat?

Juristische Kommentierungen zum Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) sind nicht bekannt.

2. Welche konkrete Zielsetzung beabsichtigt die Gesetzgebung mit dieser Formulierung?

Durch die Strukturreform der Bundeseisenbahnen wurden staatliche und unternehmerische Aufgaben der Eisenbahnen des Bundes strikt getrennt. Sie wurden damit den nichtbundeseigenen Eisenbahnen gleichgestellt. Eisenbahnen nehmen als Wirtschaftsunternehmen keine hoheitlichen Aufgaben wahr. Sie trifft keine Gemeinwohlverpflichtung. Es besteht jedoch ein verkehrspolitisches Interesse, Eisenbahninfrastruktur zu erhalten, sofern dies

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 12. Juni 1995 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

im Einzelfall verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich verantwortbar ist. Durch § 11 AEG wird daher das Verfahren für die dauernde Einstellung des Betriebs einer Strecke, für die Schließung eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs oder für die deutliche Kapazitätsverringerung einer Strecke im Interesse der Erhaltung dieser Infrastruktureinrichtungen gesetzlich geregelt. Die Eisenbahnen haben darzulegen, daß ihnen der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten zur Übernahme erfolglos geblieben sind. Selbst in diesem Fall kann die zuständige Aufsichtsbehörde die Genehmigung versagen. Mit diesem Verfahren (Entscheidung der zuständigen Aufsichtsbehörde nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien innerhalb von drei Monaten) wird dem Interesse aller Beteiligten nach einer schnellen Entscheidung entsprochen. Für die Frage der Kostentragung bei Versagung der Genehmigung gilt das Verursacherprinzip.

3. Was versteht die Bundesregierung unter „in diesem Bereich üblichen Bedingungen"?

Für alle Betreiber von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen (Eisenbahnen des Bundes, nichtbundeseigene Eisenbahnen) im Falle der Übernahme durch Dritte gültige und praktizierte „übliche Bedingungen" haben sich seit Inkrafttreten des Eisenbahnneuordnungsgesetzes noch nicht herausgebildet. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) bietet gegenwärtig in einzelnen Fällen aufgrund einer unternehmerischen Bewertung Strecken zur Übernahme durch Dritte zu einem symbolischen Preis an, sofern

- die Strecke für den öffentlichen Eisenbahnverkehr durch den Erwerber weiter vorgehalten wird,
- ein lückenloser Übergang der Betriebsführung auf den Erwerber stattfindet,
- ein Zubringerwert damit für die DB AG erhalten bleibt,
- im Falle der beabsichtigten Betriebseinstellung durch den Dritten ein Rückkaufsrecht der DB AG zu gleichen Bedingungen vereinbart wird,
- die zum Weiterbetrieb der Strecke notwendigen Investitionen von dem übernehmenden Eisenbahnunternehmen vorgenommen und finanziert werden, wobei im Falle der Geltendmachung des Rückkaufrechtes die vorgenommenen Investitionen in Anrechnung zu bringen wären und eine unternehmerische Bewertung, insbesondere unter Berücksichtigung des Verkehrswertes der betriebsnotwendigen Grundstücke und des Zeitwertes der Infrastruktureinrichtungen, dies gerechtfertigt erscheinen läßt.

Da mit dem neuen Verfahren von Streckenstillegungen noch Erfahrungen gesammelt werden müssen, kann nicht ausgeschlossen werden, daß diese Bedingungen zukünftig auch Veränderungen unterliegen werden.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß mit dieser Formulierung ein in weiten Bereichen des Eisenbahnwesens zu beobachtender symbolischer Preis beim Verkauf von Schieneninfrastruktur gemeint ist?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß bei der Anwendung des § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes kein Unterschied zwischen bundeseigenen und nicht im Eigentum des Bundes befindlichen Eisenbahnen gemacht wird?

Ja.

6. Hatte die Gesetzgebung die Absicht, die Bedingungen bei der Stilllegung von Eisenbahninfrastrukturen wegen deren möglichen Erhalts bewußt zu verschärfen?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

7. Welche Handhabe sieht die Bundesregierung, wenn ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich des Preises für eine Infrastruktureinrichtung die „in diesem Bereich üblichen Bedingungen" nicht einhält?

In diesem Falle hat die Aufsichtsbehörde gemäß § 11 Abs. 4 AEG die Genehmigung zu versagen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333